

Manaus : un pôle de croissance original

Paul-Yves Denis

Volume 15, numéro 35, 1971

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/020968ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/020968ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Département de géographie de l'Université Laval

ISSN

0007-9766 (imprimé)

1708-8968 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer cette note

Denis, P.-Y. (1971). Manaus : un pôle de croissance original. *Cahiers de géographie du Québec*, 15(35), 380–388. <https://doi.org/10.7202/020968ar>

MANAUS : UN PÔLE DE CROISSANCE RÉGIONAL

Au coeur de l'Amazonie brésilienne, 3 500 000 km² de forêts et de rivières, une ville tricentenaire qu'on cite encore volontiers comme l'exemple-classique de la ville-champignon frappée de stagnation, connaît aujourd'hui un rythme de croissance remarquable. De 1940 à 1950, la population de Manaus a augmenté de 65,5%, passant de 66 854 à 110 678. Entre 1950 et 1960 le taux de croissance fut de 39,1% et le nombre d'habitants s'éleva à 154 000¹. On estime que l'augmentation a été supérieure à 60% de 1960 à 1970 et que la population totale de Manaus pourrait bien atteindre 260 000 en 1971. Hypertrophie dira-t-on. Remarque fort juste si l'on réfère à la très faible densité d'occupation des immensités selvatiques de l'État d'Amazonas dont Manaus constitue le centre de gravité.

D'autre part, l'économie s'est transformée au cours des quelques trente dernières années sous l'action conjointe du gouvernement fédéral, des entrepreneurs locaux et des capitaux paulistes et l'actuelle diversification des activités mérite d'être signalée. Toutefois, Manaus et l'Amazonie ne se sont pas pour autant affranchies, en un temps si court, d'un statut colonial aussi ancien et aussi profondément inscrit dans le paysage. Exportateur de produits bruts et importateur de produits manufacturés, Manaus reste le prototype du port colonial. Cependant, après avoir été longtemps sous la coupe de la Grande-Bretagne et des États-Unis, l'économie de l'ouest amazonien devient de plus en plus dépendante du sud-est du Brésil.

Port franc depuis 1967, centre de collecte de l'ouest amazonien, noyau administratif et commercial, doté d'installations de raffinage de pétrole, bientôt d'une cimenterie et d'une sidérurgie (s'agirait-il là d'une nouvelle Maison d'Opéra ?), Manaus pourrait bien compter 300 000 habitants en 1980. Le cas vaut qu'on s'y arrête et qu'on y consacre quelques paragraphes, ne serait-ce que pour le démystifier.

Une fonction traditionnelle : le commerce

Ce qui caractérise le cours moyen de l'Amazone dont Manaus constitue le débouché naturel, c'est l'extension des terrains tertiaires et quaternaires. À l'est de Manaus, comme le soulignait Pierre Gourou², ces terrains se rétrécissent en un couloir de 200 à 400 Km de large bordé de terrains plus résistants et plus accidentés (*tierras firmes*). À l'ouest, par contre, cette aire partiellement inondable au moment des crues annuelles présente une remarquable unité de paysage.

¹ *Situação Demográfica de Manaus*, Rapport du Service de Vigilância Sanitária, Secretaria de Saúde, Manaus, Amazonas, 1967.

² GOUROU, P., « L'Amazonie, problèmes géographiques », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 5, 2^e année, Janv.-mars 1949, p. 1-13.

Deux facteurs ont contribué à faire de Manaus, sise sur la rive gauche du Rio Negro à quelques kilomètres en amont de la confluence Rio Negro – Rio Amazonas, le centre régional de l'ouest amazonien : la dépendance excessive du transport fluvial de l'ensemble de cette région et l'absence d'un véritable réseau de noyaux commerciaux. C'est ainsi que Manaus a pu conserver son rôle traditionnel de foyer d'importation et d'exportation pour l'Amazonie occidentale. L'ouverture récente des routes de désenclavement Brasilia-Belém et Brasilia-Porto Velho, n'auront d'autre effet que celui de renforcer cette fonction de centre de collecte et de redistribution de produits et de services (figure 1).

Dans l'État d'Amazonas où chaque village a son port, Manaus concentre néanmoins 95% des activités portuaires. L'importance des produits régionaux qui transitent par Manaus est toutefois secondaire ; en 1967, ces derniers s'inscrivaient pour 25,8% du tonnage total soit 54 107 des 209 592 tonnes manipulées. Le pétrole brut en provenance du Nigeria, du Vénézuéla et du Pérou, dont la participation était dans l'ordre de 52,4, 27,6 et 20% en 1967, le blé, transformé sur place et importé surtout d'Argentine et le ciment d'origine colombienne, roumaine et polonaise, représentaient alors plus de 98% des importations en vrac, mais 58% seulement de la valeur totale des importations. La gazoline, l'huile diesel, le kérosène et autres sous-produits de la raffinerie locale totalisaient plus de 80% du volume exporté³.

Introduit par les Japonais avant le début du dernier conflit mondial, le jute est devenu la grande culture de l'État d'Amazonas et, au cours des dernières années, le produit d'exportation le plus important en valeur, surtout sous forme de sacs à destination de l'État de São Paulo et de l'Argentine. Sans être vraiment en crise, cette culture est en déclin depuis 1965 à cause de son coût de revient élevé (75% de plus qu'au Pakistan oriental). Cette situation s'explique par le caractère artisanal et familial des exploitations de faibles dimensions, leur dispersion de même que l'absence totale de mécanisation. Quant au caoutchouc, il a définitivement perdu sa prépondérance, quoiqu'en valeur il constitue toujours un apport non négligeable avec 15% de la valeur totale des exportations en 1967.

Créée par décret fédéral en 1957 mais sanctionnée dix ans plus tard, la « zone franche » dont jouit Manaus lui confère encore aujourd'hui un air de prospérité artificielle alors que se sont multipliées les boutiques remplies de marchandises importées. Menacé à quelques reprises, ce privilège a malgré tout été conservé à Manaus. Mais les investisseurs se méfient d'une décision adverse toujours possible des autorités gouvernementales qui risquerait d'annuler l'exemption de la taxe d'accise sur les lieux d'équipement industriel, l'exemption de 10% de l'impôt fédéral sur les produits et l'exemption estatale de 15% pour 10 ans sur la taxe de vente.

³ Ministerio de Fazenda, Servicio de Estatística Economica e Financiera, Rapport non publié, Rio, 1969.

AMAZONIE BRÉSILIENNE

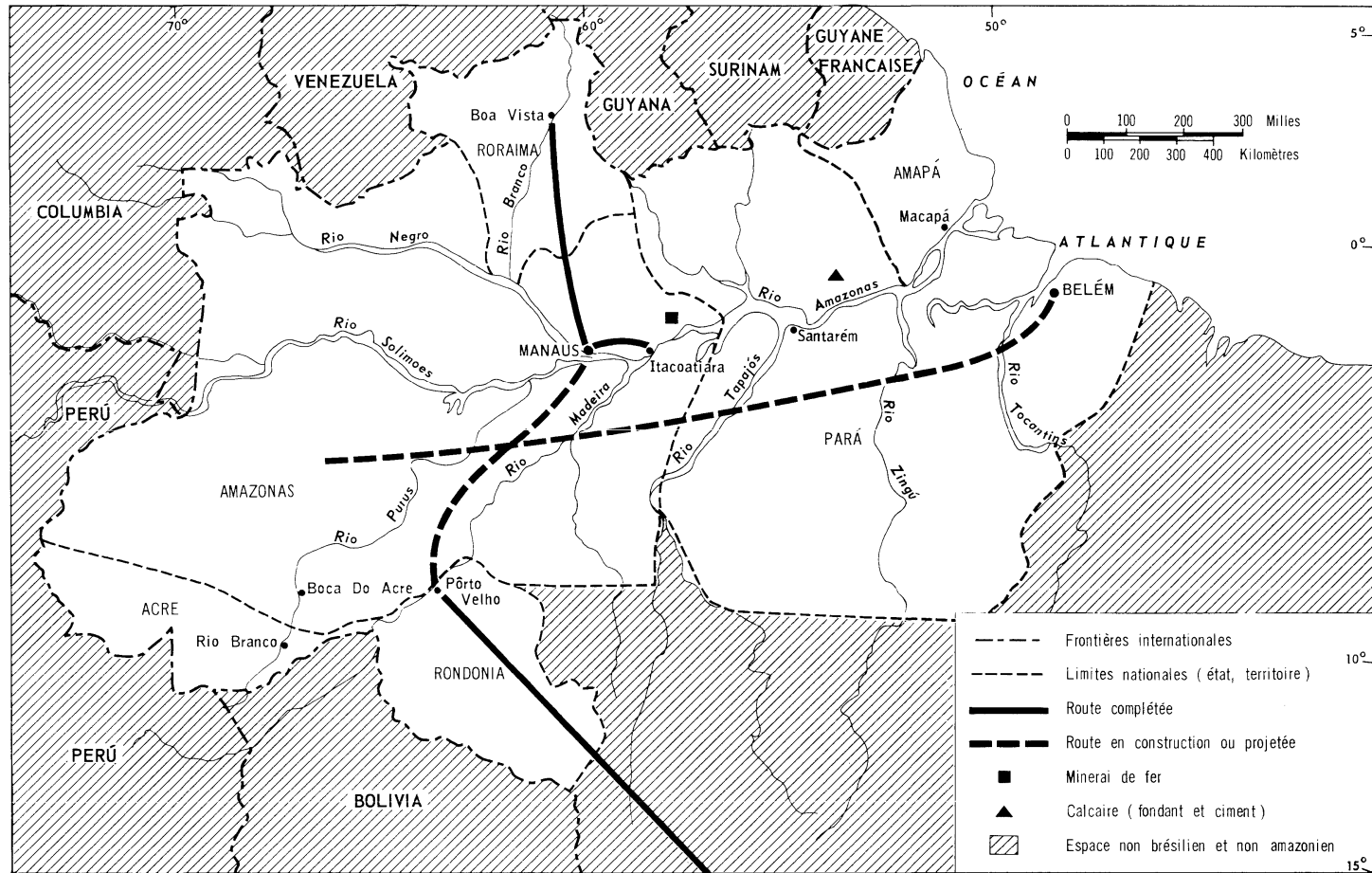


Figure 1

Ce sont là cependant pour les spéculateurs les plus ambitieux et les plus audacieux des avantages à ne pas dédaigner ; aussi un certain nombre d'entre eux ont-ils décidé de s'en prévaloir coûte que coûte. C'est ainsi que Manaus sera dotée très bientôt d'une cimenterie et d'un complexe sidérurgique dont la capacité au départ a été fixée à 25 000 tonnes mais dont la production pourrait être éventuellement portée à 100 000 tonnes d'ici une décennie.

L'essor récent de l'industrie

La demande croissante de produits bruts suscitée par le second conflit mondial avait déjà entraîné une certaine reprise de l'économie à Manaus. Ce ne fut cependant guère avant 1950 que vinrent s'installer des industries de transformation de produits bruts régionaux tels que le caoutchouc, la noix du Brésil, les peaux d'animaux sauvages et de bestiaux, les bois et le jute. Corollairement, de nombreuses petites entreprises visant à satisfaire les besoins croissants de la consommation locale virent le jour. Si l'on excepte la raffinerie de pétrole, déjà en place à cette époque, c'est au cours de la dernière décennie qu'on enregistra les progrès les plus remarquables.

Au cours de cette période, l'industrie du jute a poursuivi son essor pour finalement se stabiliser en 1968. Les six filatures dont cinq sont encore entre les mains d'entrepreneurs locaux, employaient plus de 2 000 personnes en 1968 et transformaient près de 50% de la matière première fournie par l'État d'Amazonas, soit environ 28 000 tonnes de jute⁴. Le moulin à farine installé au début de cette décennie répond aux besoins de tout l'ouest amazonien ; une nouvelle usine utilise dorénavant les sous-produits pour préparer des moulées destinées aux élevages de volailles et de porcs, populaires dans la région. En outre, une importante usine de contreplaqué a commencé ses opérations en 1961 et fournit aujourd'hui du travail à plus de 500 personnes. Le produit fini est vendu en partie au Brésil où on l'utilise surtout dans l'industrie du meuble, et à l'extérieur, principalement en Grande-Bretagne.

La transformation des balles de caoutchouc, telles qu'on les reçoit, en feuilles aux fins d'expédition, est restée une opération essentiellement manuelle ; d'où le nombre élevé d'ouvriers (267) employés par les entreprises locales. Les expéditions sous forme liquide (latex), auxquelles on ajoute un peu d'amoniac pour freiner la coagulation, ne représentent qu'un faible pourcentage.

L'une des sept tanneries a récemment réorienté ses activités. Grâce à un outillage moderne et à une automation plus poussée elle traite maintenant les cuirs de boeufs et non plus seulement les peaux et les cuirs d'animaux sauvages. Son marché se limite actuellement au sud-est brésilien, mais on est à la recherche de nouveaux débouchés. 200 des 316 ouvriers des 6

⁴ WILLIAMS, J.R., *Manaus, Amazonas, a Focal Point for Development in Amazonia*, Washington, D.C., PAIGH, Special Publication n° 4, 1971, 38 p.

tanneries y travaillent. Quant aux autres entreprises qui se consacrent aux produits bruts amazoniens tels la noix du Brésil, la *sorva* (variété de *chicle*), et la *piassava* (fibre plus résistante servant à la confection de brosses et de balais), le travail se limite au tri et à la classification avant l'expédition. Notons cependant que les trois *beneficios* de noix comptent ensemble plus de 300 employés⁵.

De nouvelles scieries se sont implantées un peu partout à la faveur du site profondément découpé de Manaus qui favorise le flottage des billes (figure 2). Elles sont maintenant au nombre de 15 et emploient près de 700 ouvriers.

Tableau 1

PRINCIPALES INDUSTRIES DE MANAUS *

<i>Catégorie</i>	<i>Nombre d'usines</i>	<i>Nombre d'ouvriers</i>
A) <i>Transformation des produits bruts :</i>		
Filatures de jute	6	2 087
Scieries	15	658
Contreplaqué	1	508
<i>Beneficios</i> de noix	3	317
Tannerie	7	316
Caoutchouc	5	267
Raffineries de pétrole	1	241
Sorva	3	116
Piassava	1	50
Sous-total	42	4 560
B) <i>Biens de consommation :</i>		
Boulangeries	64	528
Briqueries	14	349
Usines d'embouteillage	9	239
Meubles	25	139
Construction navale	6	131
Moulins à farine	1	80
Moulins à café	7	68
Cigarettes	4	68
Tuiles	6	66
Autres	64	338
Sous-total	180	2,006
Total	222	6 556

* Statistiques fournies par le Secrétariat du Ministère de la Santé de l'État d'Amazonas.

⁵ WILLIAMS, J.R., *op. cit.*

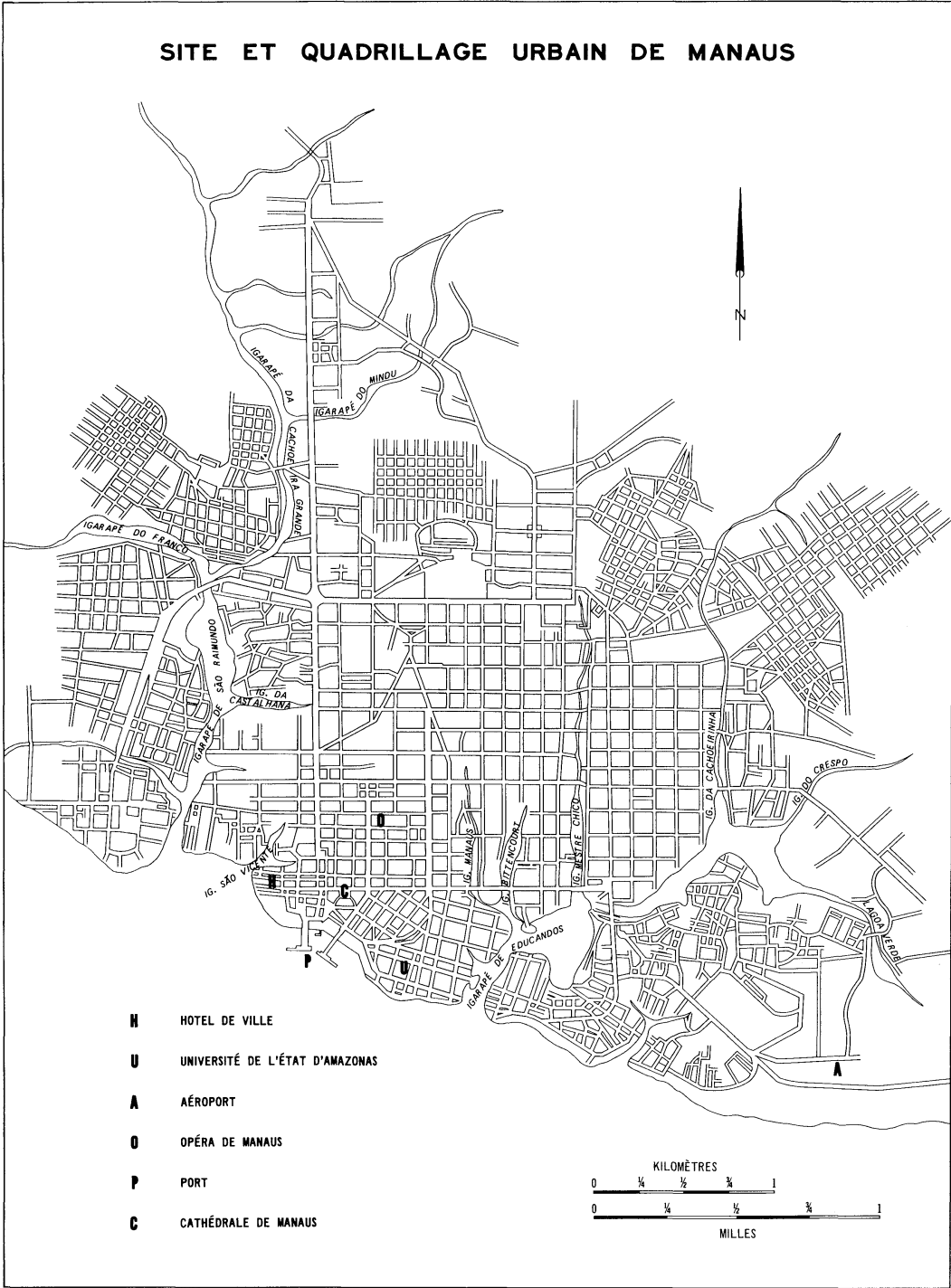


Figure 2

Il convient, par ailleurs, de signaler l'existence d'un bon nombre de petites industries qui écoulent leur production sur le marché local. Il s'agit souvent d'entreprises à caractère familial comptant un nombre d'employés relativement réduit et où la mise de fonds est limitée, exception faite des usines d'embouteillage. Boulangeries, briqueries, fabricants de meubles et bien d'autres entrent dans cette catégorie où le nombre d'employés est le plus souvent inférieur à 10.

On vient à peine de compléter l'installation du premier four de l'usine sidérurgique et celle-ci devrait en principe commencer à approvisionner bientôt toute la région du nord du Brésil ainsi que certains secteurs du nord-est. L'Amazonie fournira toute la matière première indispensable acheminée par le moyen de transport le moins onéreux qui soit, la voie d'eau. Le minerai de fer viendra du nord d'Itacoatiara et pourra être livré à Manaus au prix de \$3 la tonne. Le calcaire (fondant) arrivera de Monte Alegre (figure 1) au prix de \$4 la tonne. Quant au coke, on lui substituera le charbon de bois de fabrication locale à \$6 la tonne. En pleine activité, l'usine emploiera de 300 à 350 ouvriers. À cette réalisation se trouve rattachée la cimenterie qui s'approvisionnera en calcaire à la même source que la sidérurgie et utilisera la chaleur des hauts fournaux. Dès la mise en opérations, on anticipera une production quotidienne de 6 000 sacs, suffisante pour subvenir aux besoins de la région sans faire appel à l'extérieur.

Essor urbain et problèmes d'urbanisation

Ce qui étonne le visiteur, parachuté en quelque sorte au coeur de la selva amazonienne, c'est le contraste violent entre Manaus et l'immensité périphérique. La même remarque est valable à un moindre degré pour la ville de Belém et ses environs. À Manaus, l'essor industriel récent et l'ouverture d'une zone franche en ont fait un foyer de croissance démographique accélérée. Cet afflux massif de ruraux, souvent chassés par les inondations annuelles, dont celle de juin 1971 exceptionnellement grave (le niveau des eaux n'a été que de 40 cm inférieur au niveau record de 1953), défie une infrastructure encore très rudimentaire et incapable pour l'instant de l'absorber, voire même de l'endiguer. D'autre part, le regroupement exclusif des services, quelque inadéquats qu'ils soient, à Manaus et à Manaus seulement, alors que les bourgades dissiminées le long des voies d'eau en sont tout à fait dépourvues, contribue à accentuer une tendance polarisatrice déjà excessive.

Pendant ce temps, la ville de Manaus continue à s'étaler, le long du Rio Negro certes, mais aussi vers l'intérieur. Le site est difficile et pourrait s'avérer même onéreux pour peu qu'on y fasse les aménagements nécessaires. Les bancs gréseux présentant parallèlement au fleuve une succession de revers de cuestas, entaillés par de petits cours d'eau affluents, les *Igarapés*, qui compartimentent l'assiette de la ville (figure 2). Les interfluves ont d'abord été occupés par des constructions « en dur », disposées selon un

tracé symétrique. Étant donné l'absence de zonage ou de contrôle de l'utilisation du sol, le colmatage habitationnel s'effectue rapidement sur les pentes ravinées et dans les entailles marécageuses et inondables des *Igarapés*. D'autre part, l'habitat a tendance à se regrouper autour des industries disposées aux quatre coins de la ville. Un marché local et quelques échoppes s'y juxtaposent et recréent ainsi l'atmosphère de village dans le tissu urbain. Entre les divers quartiers, et notamment dans l'axe du Rio Negro, les communications posent de sérieux problèmes en raison de l'existence de goulots d'étranglement. Les embarcations-taxis y remédient dans une certaine mesure en assurant les déplacements quotidiens des riverains. Il y a quatre ou cinq ans, les autorités municipales de Manaus ont pris les mesures nécessaires en vue d'éliminer la « ville flottante » qui s'était développée parallèlement à la rive. De six à huit mille personnes avaient élu domicile en permanence sur des radeaux coiffés d'abris sommaires. En les forçant à abandonner leurs radeaux, on a cependant accéléré l'installation d'habitats précaires sur les rives boueuses des *Igarapés*. Seuls les pêcheurs ont pu demeurer dans leurs maisons montées sur pilotis et adossées à la falaise.

Comme toute ville consciente de son importance, Manaus construit en hauteur, à la fois pour la commodité et pour le prestige. Plusieurs édifices à bureaux et à propriétés horizontales ont fait leur apparition dans le quartier des affaires et masquent désormais la célèbre silhouette trapue de l'Opéra. Quelques-uns commencent même à surgir ici et là à la périphérie du secteur commercial. L'activité fébrile qu'affecte de déployer Manaus est à l'image même de sa morphologie, anarchique et mal coordonnée dans son organisation et dans ses structures. On y observe là le résultat d'un laisser-aller qui a entraîné à la fois la dispersion de certaines fonctions et la juxtaposition sur des aires réduites d'activités incompatibles.

Dans l'immédiat on ne saurait espérer la décentralisation des services dans un certain nombre de villages appelés à relayer Manaus et à jouer un rôle de noyaux d'équilibre de façon à freiner le processus de croissance de cette dernière. Le gouvernement brésilien, d'autre part, poursuit systématiquement sa politique de désenclavement et Manaus pourrait bientôt se retrouver à la croisée de routes transamazoniennes. Porto Velho est maintenant reliée à Brasília, et Boca de Acre le sera sous peu. Il est encore trop tôt pour prévoir l'impact de la route transamazonienne est-ouest depuis Belém. On a déjà boudé Brasília et aujourd'hui ses adversaires les plus acharnés doivent reconnaître l'irréversibilité du processus d'occupation. Au Brésil, toutes les spéculations semblent permises et celle-ci n'est pas plus extravagante que les autres. Déjà entre Brasília et Belém des agriculteurs se sont installés, des services ont surgi le long du nouvel axe. Dans le cas de la transamazonienne, le gouvernement doit se charger de coordonner l'installation des colonies de peuplement. Depuis Manaus, une route rejoint déjà Boa Vista (Territoire de Roraima). D'ici quatre ou cinq ans, on devrait avoir complété les travaux routiers entre Porto Velho et Manaus et celle-ci se trouvera enfin annexée au réseau routier du pays.

Cet effort remarquable qu'accomplit le gouvernement brésilien pour intégrer les régions marginales par le biais de la route, s'inscrit dans le cadre d'une stratégie politique visant à occuper effectivement les espaces vides afin de revendiquer de façon définitive la souveraineté brésilienne sur des territoires dont les limites, restées floues, sont l'objet de nombreuses revendications de la part des pays riverains.

L'Amazonie n'est donc plus cette immensité dédaignée, cette aire de divergence, à laquelle on tournait autrefois le dos en toute sécurité. Les nations qui partagent cette entité écologique homogène inventorient ses ressources et supputent ses potentialités. Déjà elle livrait ses produits végétaux et animaux ; aujourd'hui elle dévoile peut à peu ses richesses minières et ses réserves énergétiques. D'ores et déjà, elle a cessé d'être un pays de légende.

Paul-Yves DENIS
Institut de géographie
Université Laval
